

PosNM-02955/
02-00433(2)

日本国特許庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office

出願年月日

Date of Application:

2002年12月 6日

出願番号

Application Number:

特願2002-355367

[ST.10/C]:

[JP2002-355367]

出願人

Applicant(s):

日产自動車株式会社

2003年 5月 2日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

太田信一郎



出証番号 出証特2003-3031741

【書類名】 特許願

【整理番号】 NM02-01402

【提出日】 平成14年12月 6日

【あて先】 特許庁長官殿

【国際特許分類】 F16C 19/22

【発明者】

【住所又は居所】 神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日産自動車株式会社内

【氏名】 内山 典子

【発明者】

【住所又は居所】 神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日産自動車株式会社内

【氏名】 山本 建

【発明者】

【住所又は居所】 神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日産自動車株式会社内

【氏名】 保田 芳輝

【特許出願人】

【識別番号】 000003997

【氏名又は名称】 日産自動車株式会社

【代表者】 カルロス ゴーン

【代理人】

【識別番号】 100102141

【弁理士】

【氏名又は名称】 的場 基憲

【電話番号】 03-5840-7091

【先の出願に基づく優先権主張】

【出願番号】 特願2002-248121

【出願日】 平成14年 8月28日

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 061067
【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【包括委任状番号】 9810101

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 ころ軸受及びその製造方法

【特許請求の範囲】

【請求項1】 少なくとも一方につば部を有する1対の軌道輪と、これら軌道輪の間に組み込まれたころを備えたころ軸受において、上記軌道輪のつば部及び当該つば部に接するころ端面の少なくとも一方の残留オーステナイト組織が体積比で20～60%であることを特徴とするころ軸受。

【請求項2】 上記軌道輪のつば部及び当該つば部に接するころ端面の少なくとも一方の硬度が、上記軌道輪及びころの少なくとも一方の転動面の硬度よりも低いことを特徴とする請求項1に記載のころ軸受。

【請求項3】 上記軌道輪のつば部及びころ端面の少なくとも一方の残留オーステナイト組織が体積比で20～60%であって、上記軌道輪及びころの少なくとも一方の転動面の残留オーステナイト組織が体積比で20%未満であることを特徴とする請求項2に記載のころ軸受。

【請求項4】 上記軌道輪のつば部、ころ端面、軌道輪及びころの転動面の面粗さが $R_a = 0.03 \mu m$ 以下であることを特徴とする請求項1～3のいずれか1つの項に記載のころ軸受。

【請求項5】 トラクションオイル中で使用されることを特徴とする請求項1～4のいずれか1つの項に記載のころ軸受。

【請求項6】 上記軌道輪及びころの少なくとも一方に浸炭窒化焼き入れ焼き戻しを施すことを特徴とする請求項1に記載のころ軸受の製造方法。

【請求項7】 上記軌道輪及びころの少なくとも一方に浸炭窒化焼き入れ焼き戻しを施したのち、さらにその転動面に後加工を加えることを特徴とする請求項2又は3に記載のころ軸受の製造方法。

【請求項8】 転動面にハードターニング又はローラーバニシングを施すことを特徴とする請求項7に記載のころ軸受の製造方法。

【請求項9】 転動面にショットピーニング又はショットブラストを施したのち、研磨仕上げすることを特徴とする請求項7に記載のころ軸受の製造方法。

【請求項10】 請求項1～5のいずれか1つの項に記載のころ軸受を用い

たことを特徴とするトロイダル型無段変速機。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

本発明は、円筒ころ、円錐ころ、または球面ころを使用したころ軸受に係り、軸受け部分における潤滑油の枯渇や供給不足による耐焼き付き性を改善することができ、特にトロイダル型無段変速機としてトラクション油中で使用される軸受に好適なころ軸受に関するものである。

【0002】

【発明が解決しようとする課題】

一般に、軌道輪（内外輪）と、これら軌道輪の間に介在するころを備えたころ軸受においては、軌道輪に形成したつばの端面ところ端面との接触部は大きな滑りを伴う転がり接触構造となっているため、軸受に供給される潤滑油量が少ない場合、あるいは潤滑油が枯渇した場合、つばーころ端面で焼き付きが生じことがある。

【0003】

例えば、特開平5-185858号公報に記載された差動装置は、スタッドボルトにより車体に取り付けられるハウジング内に納められており、リングギヤ、ディファレンシャルケース、ピニオンメートシャフト、デフピニオン、サイドギヤを備え、ディファレンシャルケースは、テーパーローラベアリング（円錐ころ軸受）によりハウジングに対して回転自在に支持されているが、このテーパーローラベアリングにおいては、旋回時に遠心力が働いてディファレンシャルケース内に収容されている潤滑油が偏ることによって潤滑油が枯渇したり、また急加速時に軸受温度が上昇したりすることによって、つばーころ端面間に焼き付きが生じることがある。

【0004】

従来、このような軌道輪のつば部と円錐ころ軸受のころ端面での焼き付きを防止するためには、ころ端面やつば面の粗さを高めて金属接触を可能な限り軽減したり、特開2001-187916号公報において提案されているように、高C

r 鋼の表面に窒化物層を形成することによって摩擦係数の上昇を抑えたりする方法が知られている。

しかしながら、Z D T P（ジアルキルジチオリン酸亜鉛）等の添加剤が比較的多量に添加されているトランスミッションオイルやギヤオイル中では凝着摩耗より腐食摩耗が増大するため上記の表面粗さを高める効果が大きくなるのに対し、添加剤の少ないトラクションオイル中で使用する場合には、凝着摩耗し易くなるため、低速／高速を繰り返すたびに金属接触が起こり、つば部－ころ端面の表面が荒れるという現象を避けることはできず、接触部において焼き付きが生じ易いという問題があった。

例えば、トロイダル形状に形成された1対の入出力ディスクとパワーローラーから成りパワーローラーの傾斜角を変更することによって任意の変速比を無段階に設定することが可能なトロイダル型無段変速機における入出力ディスクの間に介装されたパワーローラー内外輪を支持するトラクションオイル中で使用される円錐ころ軸受においては、潤滑油が枯渇したり少なくなったりした場合に摩擦係数が上昇する現象が起きている。

【0005】

すなわち、図1は、このようなトロイダル型無段変速機における変速機構を示す概略図の一例であって、トロイダル型無段変速機においては、エンジンからの回転駆動力が図外のトルクコンバータ及び前後進切換え機構を介して入力軸1に入力されるようになっており、この入力軸1と同軸上にトルク伝達軸2が配置され、該トルク伝達軸2の両端位置には、第1入力ディスク3と第2入力ディスク4が軸方向移動可能にスプライン結合されている。第1入力ディスク3の背面と入力軸1との間には、入力トルクに応じて軸方向推力を発生するローディングカム機構5が介装してある。また、第2入力ディスク4の背面とトルク伝達軸2の端部に螺合されたナット6との間には、両入力ディスク3及び4にプリロードを付与する皿バネ7が介装してある。

【0006】

両入力ディスク3及び4の中間位置には、トルク伝達軸2に遊装した出力ディスク8が配置されており、この出力ディスク8は、2つの出力ディスクの背面を

互いに合わせて一体結合したものであり、出力ディスク8の外周部には出力ギア9が形成してある。そして、第1入力ディスク3の出力ディスク8側対向面と、第2入力ディスク4の出力ディスク8側対向面と、出力ディスク8の両入力ディスク3及び4側対向面には、それぞれトロイド状溝3a, 4a, 8a, 8bが形成してある。

【0007】

これらトロイド状溝3a及び8aとの間には、図中上下に配置された2個の第1パワーローラー10, 10が油膜せん断力により動力の受け渡し可能に挟持されると共に、トロイド状溝4a及び8bとの間にも、同様に上下2個の第2パワーローラー11, 11が油膜せん断力により動力の受け渡し可能に挟持されている。そして、第1入力ディスク3と出力ディスク8と第1パワーローラー10, 10によって第1トロイダル変速部12が構成され、第2入力ディスク4と出力ディスク8と第2パワーローラー11, 11によって第2トロイダル変速部13が構成されている。

このような構造を備えたトロイダル型無段変速機においては、各パワーローラー10, 10, 11, 11が後述する作動により変速比に応じた傾転角が得られるようにそれぞれ傾転され、両入力ディスク3, 4の入力回転を無段階（連続的）に変速して出力ディスク8に伝達することができる。

【0008】

図2(a)は、上記トロイダル型無段変速機に使用されるパワーローラー10(パワーローラー11についても同じ)の断面図であって、当該パワーローラー10は、第1入力ディスク3の動力を油膜せん断力によって出力ディスク8に伝達する内輪30(軌道輪)と、図外のトラニオンに対し揺動可能もしくはスライド可能に支持された外輪31(軌道輪)と、該外輪31に対し内輪30を回転可能に支持する円錐ころ軸受32(パワーローラー軸受)を備えた構成となっている。

【0009】

円錐ころ軸受32は、内輪30に形成された内輪軌道面30a(転動面)と、外輪31に形成された外輪軌道面31b(転動面)と、これら内外輪軌道面30

a, 31bに挿持された円錐ころ32c（転動体）と、該円錐ころ32cを案内するつば部31dと接触するころ端面32fと、複数の円錐ころ32cを保持する保持器32e（図2（b）参照）から成っている。なお、内輪30に働くラジアル荷重を受けるラジアル軸受は設けず、内輪30に働くスラスト荷重及びラジアル荷重は、全て円錐ころ軸受32で支持するようになっている。

【0010】

従来、このような軌道輪31のつば部31dと円錐ころ軸受32のころ端面32fでの焼き付きを防止するためには、ころ端面やつば面の粗さを高めて金属接触を可能な限り軽減したり、特開2001-187916号公報において提案されているように、高Cr鋼の表面に窒化物層を形成することによって摩擦係数の上昇を抑えたりする方法が知られている。

【0011】

【発明が解決しようとする課題】

しかしながら、ZDTP（ジアルキルジチオリン酸亜鉛）等の添加剤が比較的多量に添加されているトランスマッショントラクションオイルやギアオイル中では添加剤の影響によって凝着摩耗より腐食摩耗が増大するため上記の表面粗さを高める効果が大きくなるのに対し、添加剤の少ないトラクションオイル中で使用する場合には、凝着摩耗し易いため、低速／高速を繰り返すたびに金属接触が起こり、つば部－ころ端面の表面が荒れるという現象を避けることはできず、接触部において焼き付きが生じ易いという問題があった。

また、特開2001-187916号公報に記載されているように、高Cr鋼に窒化層を形成するには、材料の変更が必要であるばかりでなく、通常の雰囲気処理では表面にCr酸化膜が生成してしまい、安定した窒化物層を得ることが難しいという問題があり、これらの問題点の解消が従来のころ軸受における課題となっていた。

【0012】

本発明は、従来のころ軸受における上記課題を解消すべくなされたものであって、材料の変更や特殊な熱処理を施すことなく、トラクションオイル中で使用される場合に供給される潤滑油量が少なくなったり、潤滑油が枯渇したりした場合

にも、つばーころ端面間の接触部において十分な耐焼き付き性を有する長寿命のころ軸受と共に、このようなころ軸受の製造方法を提供することを目的としている。

【0013】

【課題を解決するための手段】

本発明のころ軸受は、少なくとも一方につば部を有する1対の軌道輪と、これら軌道輪の間に介在するころを備えたころ軸受において、上記軌道輪のつば部及び当該つば部に摺接するころ端面の少なくとも一方の残留オーステナイト組織が体積比で、20～60%であって、その硬度が、例えば残留オーステナイト組織が体積比で20%未満である上記軌道輪及びころの少なくとも一方の転動面の硬度よりも低い構成としたものであって、また、上記軌道輪のつば部及び当該つば部に摺接するころ端面の少なくとも一方の面粗さが $R_a = 0.03 \mu m$ 以下としたものであって、ころ軸受におけるこのような構成を上記課題を解決するための手段としたことを特徴としている。

【0014】

また、本発明のころ軸受の製造方法においては、上記軌道輪及びころの少なくとも一方に浸炭窒化焼き入れ焼き戻しを施すことを特徴とし、また、浸炭窒化焼き入れ焼き戻しを施したのち、さらにその転動面に、例えばハードターニングやローラーバニシング、若しくはショットピーニングやショットブラスト等の後加工を加えるようにしたことを特徴としている。

【0015】

【発明の実施の形態】

本発明のころ軸受においては、軌道輪のつば部及びこのつば部に摺接するころ端面のいずれか一方又は双方における残留オーステナイト組織を多量にしたものであり、また、軌道輪のつば部及びこのつば部に摺接するころ端面のいずれか一方又は双方の硬度が、軌道輪の転動面及びころの転動面のいずれか一方又は双方の転動面の硬度よりも低くなるようにしたるものであり、また、軌道輪のつば部及びこのつば部に摺接するころ端面のいずれか一方又は双方の面粗度を $R_a 0.03 \mu m$ 以下となるようにしたことから、金属接触した際に残留オーステナイト組

織がクッション材として働き応力を緩和する効果や、相手面とのなじみ効果が現れ、潤滑油の供給量が少なくなったり、潤滑油が枯渇したりしたとしても、つばーころ端面間の接触部における十分な耐焼き付き性が確保され、かつ、転動面においては高硬度が確保されることから転動疲労強度に優れるため、ころ軸受の耐用寿命が延長されることになる。

【0016】

また、このようなころ軸受は、例えば、軌道輪及びころの少なくとも一方に、その表面における残留オーステナイト組織が20～60v○1%となるように浸炭窒化焼き入れ焼き戻しを施すことによって、また、軌道輪及びころの少なくとも一方に、その表面における残留オーステナイト組織が20～60v○1%となるように浸炭窒化焼き入れ焼き戻しを施したのち、さらにその転動面のみに、該転動面の残留オーステナイト組織が20v○1%未満となるような後加工を加えることによって得ることができる。

【0017】

そして、転動面に施す後加工としては、例えばハードターニングやローラーバニシングを適用することができ、これによって、転動面に局部的な塑性変形を与えて転動面を平滑にし、軸受に好適な面粗度となると共に、加工誘起変態によって残留オーステナイトがマルテンサイトに変態し、表面硬度が向上することになる。

また、転動面にショットピーニングやショットblastを施して、圧縮残留応力を生じさせ、同様に表面硬度を高めたのち、ショットによって荒れた表面を好適な面粗度に研磨仕上げするようになすこともできるため、転動疲労寿命が延長されることになる。

【0018】

本発明のころ軸受は、上記のようにトラクションオイル中で軌道輪のつば部ところ端面の間における焼き付きを防止して十分な耐用寿命を備えたものであるから、トロイダル型無段变速機に好適に使用することができる。

【0019】

【実施例】

以下、本発明を実施例に基づいてさらに具体的に説明する。

【0020】

(実施例1)

JIS G4805に規定される高炭素クロム軸受鋼S U J 2を用いて、図2に示したような内外輪（軌道輪）に加工した後、浸炭窒化処理（850°C×4H 浸炭窒化後、60°C油へ焼き入れ）及び焼き戻し（160°C×2H）を実施し、表面粗さR a 0. 03 μmに研磨仕上げした。一方、同じくS U J 2材を用いて、図2に示したようなころに加工し、調質（850°C×1H保持後、60°C油へ焼き入れ）後、R a 0. 03 μm程度に仕上げ研磨した。

【0021】

(実施例2)

JIS G4105に規定されるクロムモリブデン鋼S C M 4 3 5を用いて、図2に示したような内外輪（軌道輪）に加工した後、浸炭窒化処理（850°C×8H 浸炭窒化後、60°C油へ焼き入れ）及び焼き戻し（160°C×2H）を実施し、表面粗さR a 0. 01 μmに研磨仕上げした。一方、上記高炭素クロム軸受鋼S U J 2材を用いて、図2に示したようなころに加工し、調質（850°C×1H保持後、60°C油へ焼き入れ）後、R a 0. 01 μm程度に仕上げ研磨した。

【0022】

(実施例3)

上記高炭素クロム軸受鋼S U J 2材を用いて、同様の内外輪及びころに加工した後、浸炭窒化処理（850°C×4H 浸炭窒化後、60°C油へ焼き入れ）及び焼き戻し（160°C×2H）を実施し、表面粗さR a = 0. 01 μmに研磨仕上げした。

【0023】

(実施例4)

上記S U J 2を用いて、図2に示したような内外輪（軌道輪）に加工した後、浸炭窒化処理（850°C×4H 浸炭窒化後、60°C油へ焼き入れ）及び焼き戻し（160°C×2H）を実施し、転動面にのみショットblastを施したのち、表面粗さR a = 0. 01 μmに研磨仕上げした。なお、ショットblastについて

は、ノズル口径が5mmのエアーノズルタイプのプラスト機を用い、#300のスチールビーズを噴射圧力：0.5MPa、噴射時間：80秒、噴射距離：120mmの条件で行った。

一方、同じくSUS2材を用いて、図2に示したようなころに加工し、調質（850°C×1H保持後、60°C油へ焼き入れ）後、Ra=0.01μm程度に仕上げ研磨した。

【0024】

(実施例5)

上記クロムモリブデン鋼SCM435を用いて、同様の内外輪（軌道輪）に加工した後、浸炭窒化処理（850°C×8H浸炭窒化後、60°C油へ焼き入れ）及び焼き戻し（160°C×2H）を実施し、転動面にのみ同様の条件でショットブラストを施したのち、表面粗さRa=0.01μmに研磨仕上げした。

一方、ころについては、上記したSUS2材を用い、調質（850°C×1H保持後、60°C油へ焼き入れ）後、Ra=0.01μm程度に仕上げ研磨した。

【0025】

(実施例6)

上記したSCM435材を用いて、同様の内外輪（軌道輪）に加工した後、浸炭窒化処理（850°C×8H浸炭窒化後、60°C油へ焼き入れ）及び焼き戻し（160°C×2H）を実施し、転動面にのみハードターニング加工を施し、表面粗さRa=0.01μmにした。なお、ハードターニングについては、先端半径が0.8mmに成形されたCBNからなるひし形80度チップを切削チップとして使用し、切削速度：250mm/分、送り速度：0.05mm/回転、切り込み深さ：0.05mmの条件で行った。

一方、ころについては、同様にSUS2材を用い、調質（850°C×1H保持後、60°C油へ焼き入れ）後、Ra=0.01μm程度に仕上げ研磨した。

【0026】

(実施例7)

上記したSCM435材を用いて、同様の内外輪（軌道輪）に加工した後、同様に浸炭窒化処理（850°C×8H浸炭窒化後、60°C油へ焼き入れ）及び焼き

戻し（ $160^{\circ}\text{C} \times 2\text{H}$ ）を実施し、転動面にのみショットピーニング処理したのち、表面粗さ $R_a = 0.01\mu\text{m}$ に研磨仕上げした。なお、ショットピーニング処理については、エアーノズルタイプのショットピーニング機を用い、平均粒径： $0.3 \sim 0.4\text{ mm}$ 、硬度： $H_v 700 \sim 800$ のラウンドカットワイヤをショット（球）として用い、アークハイト： 0.48 mA 、カバレッジ： 300% 以上となるような条件で行った。

一方、ころについては、同様に S U J 2 材を用い、調質（ $850^{\circ}\text{C} \times 1\text{H}$ 保持後、 60°C 油へ焼き入れ）後、 $R_a = 0.01\mu\text{m}$ 程度に仕上げ研磨した。

【0027】

（実施例 8）

上記した S U J 2 材を用いて上記同様の内外輪及びころに加工した後、浸炭窒化処理（ $850^{\circ}\text{C} \times 4\text{H}$ 浸炭窒化後、 60°C 油へ焼き入れ）及び焼き戻し（ $160^{\circ}\text{C} \times 2\text{H}$ ）を実施し、内外輪及びころの転動面にのみ、同様の条件でショットブラスト処理したのち、表面粗さ $R_a = 0.01\mu\text{m}$ に研磨仕上げした。

【0028】

（実施例 9）

上記 S U J 2 材を用いて、同様の内外輪（軌道輪）に加工した後、調質（ $850^{\circ}\text{C} \times 1\text{H}$ 保持後、 60°C 油へ焼き入れ）を実施し、 $R_a = 0.01\mu\text{m}$ に研磨仕上げを行った。

一方、ころについては、同じく S U J 2 材を用いて、浸炭窒化処理（ $850^{\circ}\text{C} \times 4\text{H}$ 浸炭窒化後、 60°C 油へ焼き入れ）及び焼き戻し（ $160^{\circ}\text{C} \times 2\text{H}$ ）を実施し、転動面にのみ、同様の条件でショットブラスト処理したのち、表面粗さ $R_a = 0.01\mu\text{m}$ 程度に仕上げ研磨した。

【0029】

（実施例 10）

上記した S C M 4 3 5 材を用いて、同様の内外輪（軌道輪）に加工した後、同様に浸炭窒化処理（ $850^{\circ}\text{C} \times 8\text{H}$ 浸炭窒化後、 60°C 油へ焼き入れ）及び焼き戻し（ $160^{\circ}\text{C} \times 2\text{H}$ ）を実施し、転動面にのみローラーバニシングを施すことによって、表面粗さ $R_a = 0.01\mu\text{m}$ にした。このとき、ローラーバニシング

については、6 mm径のセラミックス製ローラーを用い、送り速度：0.15 m m／回転、ワーク周速：150 mm／分、押し付け面圧：6.0 GPaの条件で実施した。

一方、ころについては、同様にS U J 2材を用い、調質（850°C×1H保持後、60°C油へ焼き入れ）後、Ra = 0.01 μm程度に仕上げ研磨した。

【0030】

（実施例11）

上記したS U J 2材を用いて同様の内外輪に加工した後、浸炭窒化処理（850°C×8H浸炭窒化後、60°C油へ焼き入れ）及び焼き戻し（160°C×2H）を実施し、Ra 0.04 μm程度に仕上げ研磨した。

一方、ころについては、同じくS U J 2材を用い、調質（850°C×1H保持後、60°C油へ焼き入れ）後、Ra 0.04 μm程度に仕上げ研磨した。

【0031】

（比較例1）

上記S U J 2材を用いて同様の内外輪及びころに加工した後、調質（850°C×1H保持後、60°C油へ焼き入れ）及び焼き戻し（160°C×2H）を実施し、表面粗さRa = 0.04 μmに研磨仕上げした。

【0032】

（比較例2）

上記S U J 2材を用いて同様の内外輪及びころに加工した後、調質（850°C×1H保持後、60°C油へ焼き入れ）及び焼き戻し（160°C×2H）を実施し、表面粗さRa = 0.01 μmに研磨仕上げした。

【0033】

上記した各実施例及び比較例により得られた内外輪及びころの仕様（材料及び製造条件）と共に、表面における硬度、及び残留オーステナイト量の測定結果を表1に示す。

【0034】

【表1】

区分	鋼種	熱処理	内輪		外輪		鋼種	熱処理	内輪		外輪		鋼種	熱処理	内輪		外輪	
			転動面 加工法	つば部 転動面	硬度(Hv)	つば部 転動面			転動面 加工法	端面	転動面	端面			転動面 加工法	端面	転動面	端面
実施例	1 SUJ2	なし	631	638	35	32	SUJ2	調質	なし	722	720	11	12					
	2 SCM435	浸炭 窒化	なし	708	712	23	20	SUJ2	調質	なし	719	725	12	10				
	3 SUJ2	なし	632	636	34	30	SUJ2	浸炭 窒化	なし	624	619	31	32					
	4 SUJ2	ショットブリット	625	785	38	18	SUJ2	調質	なし	723	732	12	14					
	5 SCM435	ショットブリット	725	794	20	10	SUJ2	調質	なし	719	722	16	14					
	6 SCM435	ハード タービング	720	851	23	7	SUJ2	調質	なし	715	720	15	13					
	7 SCM435	ショット ビーニング	718	841	21	8	SUJ2	調質	なし	725	718	16	15					
	8 SUJ2	ショット ブリット	625	775	38	19	SUJ2	浸炭 窒化	ショット ブリット	628	782	38	18					
	9 SUJ2	調質	なし	720	720	15	15	SUJ2	浸炭 窒化	ショット ブリット	625	790	39	19				
比較例	10 SCM435	ローテー ビニシング	723	858	20	11	SUJ2	調質	なし	718	725	16	13					
	11 SUJ2	浸炭 窒化	なし	630	625	35	37	SUJ2	調質	なし	728	720	12	14				
	12 SUJ2	調質	なし	733	727	14	17	SUJ2	調質	なし	715	720	15	14				
比較例																		

【0035】

そして、得られた各ころ軸受について、表2に示す条件による円錐ころ軸受け試験を実施し、耐焼き付き性を評価した。また、表3に示す条件のもとに、円錐ころ軸受け試験を実施し、ころ又は内外輪が剥離するまでの累積応力繰り返し回数を調査してワイブルプロットを作成し、L50寿命を求めた。

これらの試験結果を表4に示す。

【0036】

【表2】

荷重	120 kN
回転速度	6000 rpm
潤滑油	トラクションオイル
給油停止前潤滑油量	0.5 L/min
油温	80°C

【0037】

【表3】

荷重	60 kN
回転速度	6000 rpm
潤滑油	トラクションオイル
給油潤滑油量	5 L/min
油温	120°C

【0038】

【表4】

区分	耐焼き付き性*	L50寿命*
実施例	1	4.3
	2	8.5
	3	8.5
	4	8.6
	5	10.2
	6	7.9
	7	8.1
	8	11.3
	9	8.8
	10	9.2
	11	8.0
比較例	1	1
	2	3.1

*比較例1に対する時間比で示した。

【0039】

表4に示した結果から明らかなように、本発明の実施例に係わるころ軸受においては、つばーころ端面間における耐焼き付き性に優れることから、長寿命となることが確認された。

すなわち、実施例1～7及び実施例10及び11については、ころ端面の残留 γ 量が20%未満を下回るのに対して、つば部の残留 γ 量が20～60%であることから、潤滑不足によるころのスキーが発生しても、つばーころ端面接触部の応力が緩和されるため耐焼き付き性が向上する。また、転動面では、浸炭窒化処理後加工を加え、加工誘起変態によって残留 γ 組織がマルテンサイト組織となるため、残留 γ 量が20%未満になり、高硬度となって転動疲労強度が向上する。

【0040】

また、つば部及びころ端面の残留 γ 組織が20%以上で、表面粗さがR

$a = 0.01 \mu m$ 程度の組み合わせでは、潤滑不足によるころのスキーが発生した場合の応力緩和能力が大きく摩擦熱上昇が少ないとから耐焼き付き性は大幅に向かう。また転動部の残留 γ 組織を20%未満とし、表面粗さを $R_a = 0.01 \mu m$ 程度にした時、転動疲労強度も大幅に向かう（実施例8）。

【0041】

そして、ころ端面の残留 γ 組織が20%以上で、表面粗さを $R_a = 0.01 \mu m$ 程度にした場合、つば部の残留 γ 組織が20%未満であっても、応力緩和によって摩擦熱上昇が少ないため耐焼き付き性が向かう。また内輪の転動部における残留 γ 組織が20%未満で、かつころの転動面の残留 γ 組織がショットブロストによる加工誘起変態によってマルテンサイト組織となるため、20%未満で、表面粗さを $R_a = 0.01 \mu m$ 程度にした時、転動疲労強度も向上する（実施例9）。

【0042】

上記実施例に対し、つば部及びころ端面の表面粗さが $R_a = 0.04 \mu m$ と比較的粗く、残留 γ 組織が20%を下回る場合、潤滑油不足によるころのスキーが発生した場合、発熱量が大きく早期に焼き付きが発生する（比較例1）。

【0043】

また、つば部及びころ端面の残留 γ 組織が20%を下回り、表面粗さが $R_a = 0.01 \mu m$ 程度の場合には、転動疲労強度はある程度向かうが、耐焼き付き性は十分ではない（比較例2）。

【0044】

さらに、実施例3のように、つば部及びころ端面と共に、両転動面の残留 γ 組織が20%以上でも、応力緩和によってつばーころ端面間の耐焼き付き性は向かうが、面圧の高い転動面においては硬度が低くなり転動疲労寿命は大幅に向かうしない。

なお、つば部及びころ端面、転動面の残留 γ 組織が共に60%を越える場合には、硬度が低くなり伝達効率が悪化するので好ましくない。

【0045】

上記実施例においては、転動面の後加工として、ショットblast、ハードターニング、ショットピーニング及びローラーバニシングを施した場合を例示したが、転動面の後加工は、加工誘起変態によって残留オーステナイト組織がマルテンサイト組織に変わるものであればよく、比較的粗さの荒れない加工法であれば上記の加工法のみに限るものではない。

【0046】

【発明の効果】

以上説明したように、本発明によればトラクションオイル中で使用される場合に軸受に供給される潤滑油量が少ない場合、あるいは潤滑油が枯渇した場合でも、特殊な材料や熱処理を適用することなく、つばーころ端面間において耐焼き付き性を向上させることができ、しかも転動面の転動疲労強度を向上させることができるという優れた効果がもたらされる。

【図面の簡単な説明】

【図1】

本発明のころ軸受が適用されるトロイダル型無段变速機の構造および变速機構を示す概略説明図である。

【図2】

(a) 図1に示したパワーローラーの断面図である。

(b) 図2(a)に示した保持器の形状を示す平面図である。

【符号の説明】

10 パワーローラー(ころ軸受)

30 内輪(軌道輪)

30a 内輪軌道面(転動面)

31 外輪(軌道輪)

31b 外輪軌道面(転動面)

31d つば部

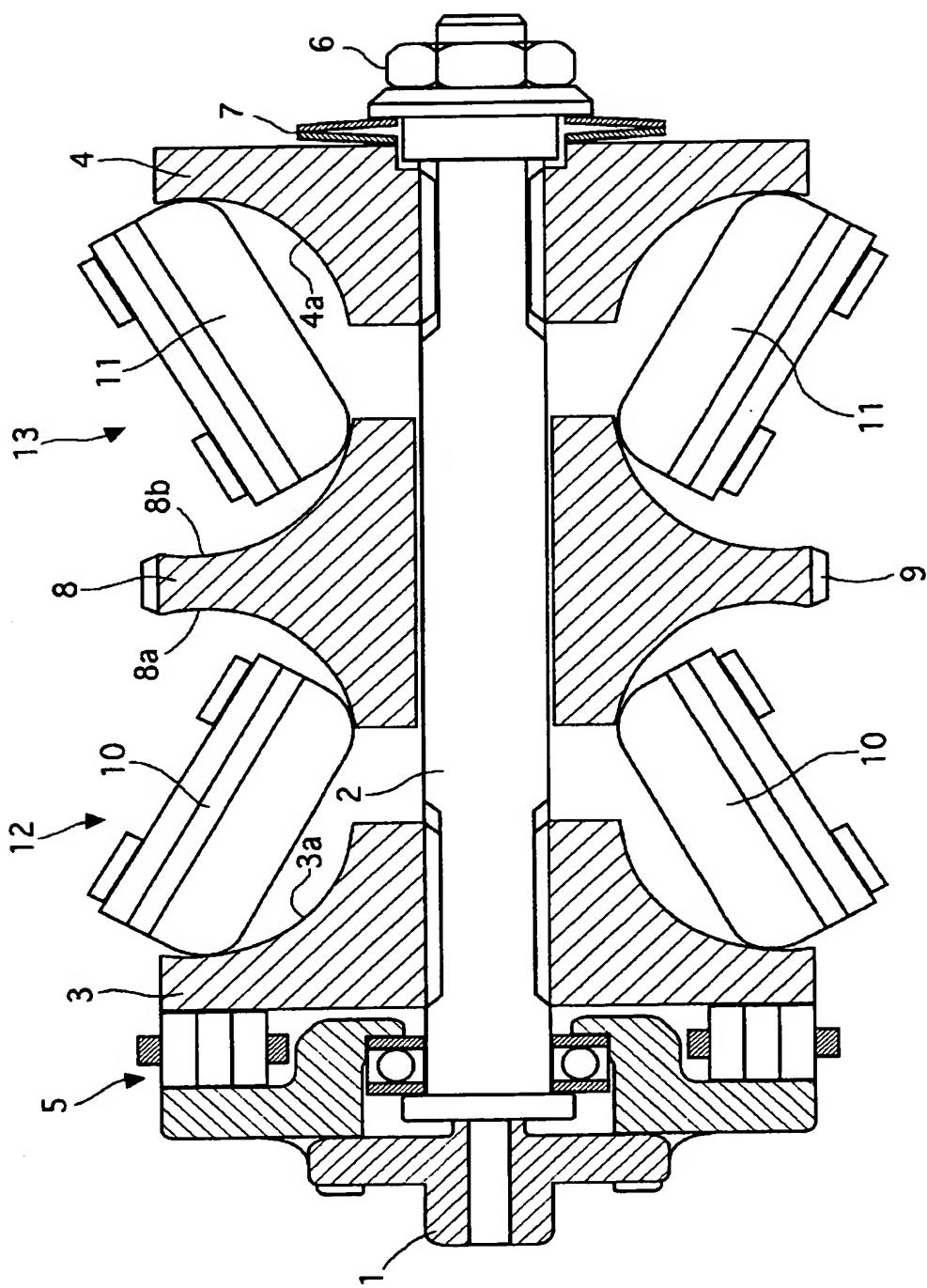
32c ころ

32f ころ端面

【書類名】

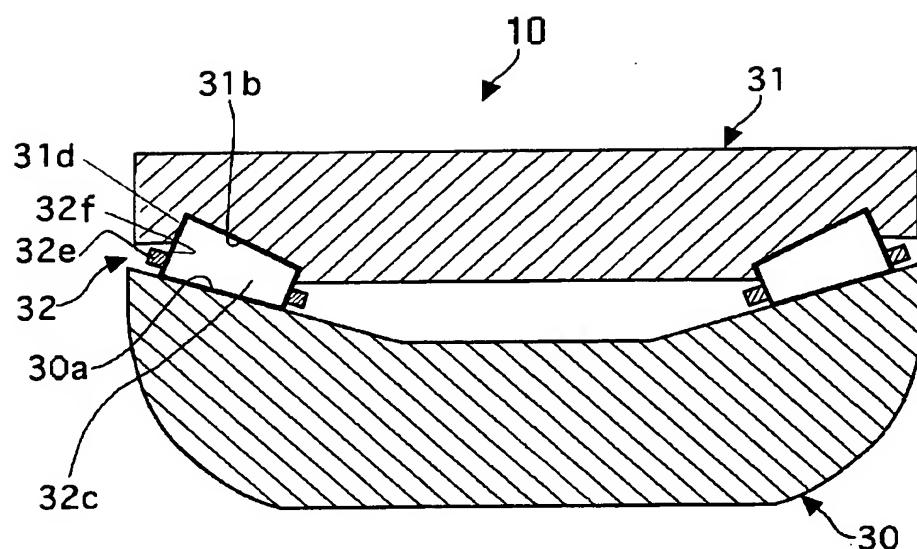
図面

【図1】

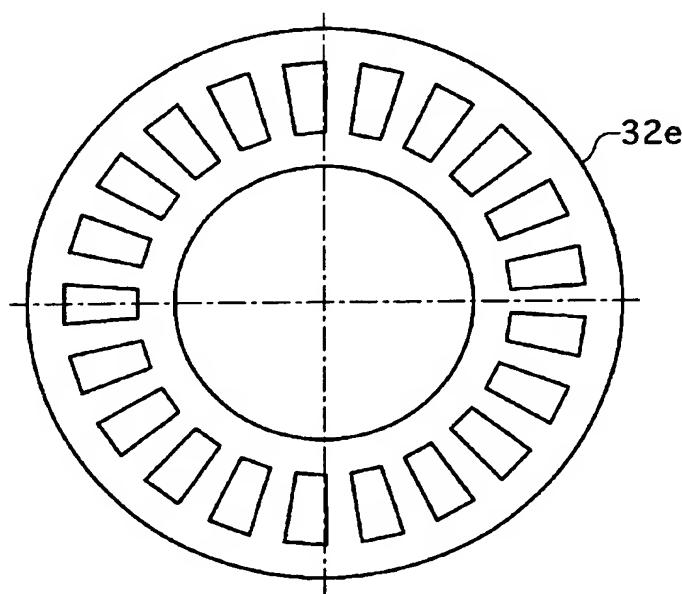


【図2】

(a)



(b)



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 材料の変更や特殊な熱処理を施すことなく、供給される潤滑油量が少なくなったり、潤滑油が枯渢したりした場合にも、つばーころ端面間の接触部において十分な耐焼き付き性を有する長寿命のころ軸受と共に、このようなころ軸受の製造方法を提供する。

【解決手段】 少なくとも一方につば部を有する1対の軌道輪と、両軌道輪間に組み込まれたころを備えたころ軸受において、ころ軸受の軌道輪に形成したつば部及びこのつば部に接するころ端面の少なくとも一方における残留オーステナイト組織を $20\sim60\text{ v o l\%}$ と、さらに望ましくは、つば部及びころ端面の少なくとも一方の硬さが軌道輪及びころの少なくとも一方の転動面の硬度よりも低いものとなるようにする。

【選択図】 図2

認定・付加情報

特許出願の番号	特願2002-355367
受付番号	50201852278
書類名	特許願
担当官	第三担当上席 0092
作成日	平成14年12月11日

<認定情報・付加情報>

【特許出願人】

【識別番号】 000003997

【住所又は居所】 神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地

【氏名又は名称】 日産自動車株式会社

【代理人】

【識別番号】 100102141

【住所又は居所】 東京都文京区本郷1-30-17 M・Rビル

3階 的場国際特許事務所

【氏名又は名称】 的場 基憲

次頁無

出願人履歴情報

識別番号 [000003997]

1. 変更年月日 1990年 8月31日

[変更理由] 新規登録

住 所 神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地
氏 名 日産自動車株式会社